Deutscher Bundestag **Drucksache 16/8225**

16. Wahlperiode 21. 02. 2008

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Birgit Homburger, Dr. Rainer Stinner, Elke Hoff, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/7884 –

Klarstand beim Transporthubschrauber CH-53 (Nachfrage zu Bundestagsdrucksache 16/7724)

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP „Klarstand beim Transporthubschrauber CH-53" (Bundestagsdrucksache 16/7588) vom 12. Dezember 2007 nach einmaliger Fristverlängerung am 11. Januar 2008 beantwortet (Bundestagsdrucksache 16/7724). Die Antworten der Bundesregierung sind aus Sicht der Fraktion der FDP teilweise unzureichend bzw. geben keine eindeutige Auskunft. Aus diesem Grunde ergeben sich Nachfragen, darüber hinaus werden neue Fragen aufgeworfen.

1. Bis wann wird die geplante Zielstruktur von 80 Luftfahrzeugen (Lfz) CH-53 eingenommen sein?

Nach derzeitiger Planung wird die Zielstruktur von 80 Luftfahrzeugen CH-53 im Heer Ende 2012 eingenommen sein.

2. Wann wurde nach dem Absturz des Lfz CH-53GS in Kabul im Dezember 2002 ein weiteres Lfz zur Version CH-53GS umgerüstet?

Nach dem Unfall in Kabul im Dezember 2002 wurde ein Lfz von der 45. Kalenderwoche 2003 bis zur 42. Kalenderwoche 2006 bei der Industrie im Rahmen des Mustereinbaus für das Programm „Sicherstellung der Einsatzbereitschaft (SdE)" zum Lfz CH-53GS[1] umgerüstet. Das umgerüstete Luftfahrzeug wurde der Truppe in der 44. Kalenderwoche 2006 übergeben.

[1] CH-53GS – GS = German Special, leistungsgesteigerte Version CH-53G (u. a. Außenzusatztanks zur Reichweitenerhöhung, autonome Navigationsausstattung, ballistischer Teilschutz).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 20. Februar 2008 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Wie viele Flugstunden wurden dem DtEinsKtgt ISAF 2002 bis 2007 zugewiesen, aufgeschlüsselt nach Kalenderjahren?

Grundsätzlich erfolgt für den Einsatz keine Flugstundenzuweisung im Sinne einer fest vorgegebenen Obergrenze. Im Rahmen der flottenweiten Instandsetzungsplanung werden lediglich Flugstundenplanungen für die Verbände vorgenommen.

In 2002 erfolgte keine Flugstundenplanung für ISAF. In 2003 wurden 840 Stunden, in 2004 1 320 Stunden und ab 2005 wurden durchgängig 1 600 Stunden für ISAF eingeplant.

4. In welchen Zeitabständen müssen die in Mazar-e-Sharif stationierten Lfz CH-53GS ausgetauscht werden?

Die Lfz CH-53GS in Mazar-e Sharif werden etwa alle 9 Monate ausgetauscht.

5. Wie groß ist der durchschnittliche Klarstand beim Lfz CH-53GS (bei ISAF und insgesamt), und wie bewertet die Bundesregierung diesen Wert?

Bei der Erfassung des Klarstands der Lfz CH-53 wird nicht zwischen den Baureihen G[2] und GS unterschieden. Der durchschnittliche Klarstand der Lfz CH-53 Flotte lag 2005 bei 47,2 Prozent, 2006 bei 49,2 Prozent und 2007 bei 47,2 Prozent.

Da Lfz bei ISAF mit Vorrang versorgt werden, kann hier ein im Vergleich zur Gesamtflotte deutlich höherer Klarstand erreicht werden. Dieser lag in 2005 bei 73,9 Prozent, 2006 bei 80,2 Prozent und 2007 bei 74,2 Prozent.

Dies wurde als insgesamt nicht befriedigend bewertet. Mit dem langfristigen Ziel der Erhöhung des Klarstandes wurde u. a. mit einem umfangreichen Programm zur „Sicherstellung der Einsatzbereitschaft“ für geplante rund 197 Mio. Euro begonnen. Diese Maßnahme befindet sich derzeit in der Umsetzung.

6. Welche Maximal- und Minimalwerte waren bezüglich des Klarstands der Lfz CH-53GS in den letzten Jahren jeweils zu verzeichnen?

Da bei der Erfassung des Klarstands der Lfz CH-53 nicht zwischen den Baureihen G und GS unterschieden wird, kann für Auswertungen zur Baureihe GS nur auf Zahlen aus dem Einsatz ISAF zurückgegriffen werden.

In den letzten Jahren lag der Klarstand bei ISAF – jeweils als Monatsschnitt ermittelt – bei maximal 91,6 Prozent in 2005 und minimal 55 Prozent im Dezember 2007. Der besonders niedrige Wert im Dezember 2007 ist durch eine Vordringliche Technische Anweisung (VTA) begründet, die zur vorübergehenden Sperrung der gesamten Flotte führte.

7. Wie häufig waren in 2007 keine Lfz CH-53GS einsatzbereit (im Rahmen von ISAF und insgesamt)?

Im Jahr 2007 war einmal für einen Zeitraum von drei Tagen kein Lfz CH-53GS einsatzbereit. Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

[2] CH-53G – G = German – „Urzustand“.

8. Wie häufig war bei ISAF eine Nichterfüllbarkeit des MedEvac-Auftrags gegeben?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

Seit Juni 2002 (Aufnahme des Einsatzflugbetriebes in Kabul) gab es insgesamt sieben VTA mit Auswirkungen auf den Flugbetrieb (jeweils Sperrung der gesamten Flotte mit anschließender Freigabe in Abhängigkeit der jeweils durchzuführenden Maßnahmen). In der Regel konnten die Lfz nach einer entsprechenden Sonderkontrolle kurzfristig wieder für den Flugbetrieb freigegeben werden. Eine Abmeldung der MEDEVAC-Bereitschaft aus anderen, als den in Antwort 7 dargelegten Gründen innerhalb der letzten zwei Jahre ist nicht bekannt.

Eine Abmeldung der MEDEVAC-Bereitschaft aus Wettergründen ist jahreszeitlich bedingt unabhängig von der technischen Lage jederzeit möglich. Grundsätzlich gilt, dass die Wettervorhersage für den gesamten Einsatzraum einen Flug im Rahmen der vorgeschriebenen Wetterminima ermöglichen muss. Diese Minima sind, beispielsweise für Nachtflugplanungen, auf Grund der vorhandenen Lichtverhältnisse nur in ca. $^{1}/_{3}$ aller Nächte vorhanden.

9. Trifft es zu, dass die technische Verfügbarkeit der 6 im RC North in Afghanistan eingesetzten Lfz CH-53 bei 60 Prozent liegt, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung die Äußerung des Kontingentführers des 14. deutschen Einsatzkontingentes ISAF in dessen Erfahrungsbericht über die Kontingentzeit, wonach die Abdeckung des Verantwortungsbereiches RC North mit 6 Lfz CH-53 mit einer technischen Verfügbarkeit von 60 Prozent im Mandatsrahmen unzureichend sei, sowie mit dem Lfz CH-53 zu rechnen, immer mehr einem Glücksspiel ähnele?

Zur technischen Verfügbarkeit der Lfz bei ISAF wird auf die Antwort zu den Fragen 6 und 7 verwiesen.

Grundsätzlich ist Lufttransport immer eine knappe Ressource. Mit den sechs verfügbaren Lfz ist bei dem bereits aufgezeigten Klarstand die Bereitstellung einer MEDEVAC-Rotte und einer zusätzlichen Rotte für Transportaufgaben planerisch möglich. Dieses wird grundsätzlich als ausreichend erachtet. Eine Abdeckung des gesamten Einsatzraumes RC North mit diesen begrenzten Mitteln ist allerdings unrealistisch. Es muss also in jedem Fall eine Priorisierung möglicher Einsatzaufträge durch die verantwortlichen Führer vor Ort erfolgen.

10. Sind der Bundesregierung Alternativen zum Lfz CH-53 bekannt, wenn ja, welche?

In der Klasse der Mittleren Transporthubschrauber (MTH) existieren neben den Baureihen der Lfz CH-53 des Herstellers Sikorsky Aircraft Corporation USA die Baureihen des Hubschraubers CH-47 des Herstellers Boeing USA.

11. Hat sich die Bundesregierung darum bemüht, Alternativen zum Lfz CH-53 zu beschaffen, wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht?

Nein

Der aus der Konzeption der Bundeswehr (KdB) abgeleitete Auftrag lässt sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen (Infrastruktur, Personal und Haushaltsmittel) mit den für die Zielstruktur des Heeres in 2012 vorgesehenen 80 Lfz CH-53 der Baureihen G (20), GS (20) und GA[3] (40) hinreichend erfüllen.

Mit der in 2007 beauftragten Produktverbesserung der Lfz CH-53 wird das Heer ab 2014 über 40 Lfz CH-53 in der Baureihe GA im Verbund mit dem Transporthubschrauber NH90 einsetzen können. Dies bedeutet einen erheblichen Fähigkeitszugewinn im Bereich des luftbeweglichen Transportraums des Heeres und damit auch der Bundeswehr insgesamt.

12. Hat die Bundesregierung sich bemüht, Lfz CH-53 oder Alternativen von Partnerländern wie z. B. den US-Amerikanern auszuleihen, um Engpässe zu überbrücken?

Nein

Potenzielle Alternativen wie z. B. das Lfz CH-47 unterliegen denselben Rahmenbedingungen (Infrastruktur, Personal und Haushaltsmittel) für den Einsatz, Betrieb und Materialerhaltung in der Bundeswehr wie die Lfz CH-53 und würden deshalb keine Verbesserung darstellen.

13. Inwieweit sind Lfz CH-53GS speziell durch die Vorbereitung auf die Einsätze im Rahmen von ISAF (Vorbereitung Lufttransport, Einrüstung Triebwerksluftfilter EAPS, etc.) bzw. die Nachbereitung (besondere Inspektionen etc.) gebunden?

Zur Vorbereitung auf die Einsätze im Rahmen von ISAF sind die Lfz insgesamt etwa 4 Wochen gebunden. Diese Zeit wird für Aufrüstarbeiten, Anbau und Funktionsprüfung der „Engine Air Particle Separators (EAPS)“, eine Triebwerkleistungsprüfung, die Vorbereitung der Verladung, die Verlegung ins Einsatzland, die Aufbauarbeiten und den Nachprüfflug nach einem Lufttransport benötigt.

Zur Nachbereitung aus dem Einsatz muss etwa eine Woche mit Abrüstarbeiten und Verladung für den Rücktransport veranschlagt werden. Dazu kommt die Überführung des Lfz vom Ankunftsflughafen zur Instandsetzungseinrichtung im Straßentransport. Die anschließenden Wartungs-/Instandsetzungsarbeiten in der Instandsetzungseinrichtung dauern knapp 6 Monate. Sie beinhalten u. a. grundsätzlich die umfangreiche Inspektion nach 200 Flugstunden.

14. Inwieweit ist speziell für die Vor- und Nachbereitung der ISAF-Einsätze im Sinne einer Umlaufreserve Vorsorge getroffen?

Von den 20 Lfz CH-53GS sind derzeit sechs ständig im Einsatz. Die restlichen 14 Lfz werden zur technischen Vor- bzw. Nachbereitung (im Sinne einer Kreislaufreserve) sowie der Aus- und Weiterbildung des Personals verwendet.

[3] CH-53GA – GA = German Advanced,
Modernisierungsmaßnahmen von der Version „G“ auf die Version „GA“ (u. a. qualitative Verbesserung der Avionik-Ausrüstung); Zulauf der produktverbesserten Version CH-53GA ab 2011.

15. Sind Lfz CH-53GS durch Erprobungsaufgaben (z. B. Einrüstung des Maschinengewehrs M3M) gebunden, und wenn ja, wie viele Exemplare sind inwieweit gebunden?

Es sind keine Lfz CH-53GS durch Erprobungsaufgaben gebunden. Für die Erprobungsaufgaben im Rahmen der Einrüstung des Maschinengewehrs M3M wurde eines der beiden Lfz der Baureihe CH-53G der Wehrtechnischen Dienststelle (WTD) 61 verwendet.

16. Welchen Umfang hat das Jahresflugstundenprogramm, im Rahmen dessen innerhalb der Einsatzverbände die Aus- und Weiterbildung mit Lfz CH-53 GS durchgeführt wird (Antwort zu Frage 5 der Kleinen Anfrage – Bundestagsdrucksache 16/7724)?

Das Jahresflugstundenprogramm der Einsatzverbände in Deutschland im Rahmen der Aus- und Weiterbildung im Jahr 2007 für Lfz CH-53GS betrug ca. 1 000 Flugstunden.

17. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die Lfz CH-53G für das Kräftedispositiv für militärische Evakuierungsoperationen (EvakOp) ungeeignet sind, und wenn ja, warum werden auch Lfz CH-53G dafür eingeplant (Antwort zu Frage 5 der Kleinen Anfrage – Bundestagsdrucksache 16/7724)?

Nein

Grundsätzlich besteht das Kräftedispositiv für Evakuierungsoperationen derzeit aus fünf Lfz CH-53 (davon ein MEDEVAC Hubschrauber) und fünf Lfz UH-1D. Eine Festlegung auf das Waffensystem GS gibt es nicht. Eine Entscheidung über den Einsatz von CH-53GS ist dabei jeweils abhängig von Lage und Verfügbarkeit.

18. Wie viele operativ nutzbare Lfz CH-53GS standen im Jahr 2007 und am 1. Januar 2008 für das EvakOp-Kräftedispositiv zur Verfügung, aufgeschlüsselt nach Monaten?

Jan.	Febr.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
7–8	6	6	4	5	5–6	3–4	5–6	5–6	6	6	7–8

Verfügbarkeit am 1. Januar 2008: Acht Lfz.

19. Wie viele operativ nutzbare Lfz CH-53GS sollen im Verlauf des Jahres 2008 zur Verfügung stehen, aufgeschlüsselt nach Monaten?

Jan.	Febr.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
8	8–9	7–8	6–7	6–7	7	6–8	8	6–7	6	8	8–9

Alle Zahlen nach derzeitigem Planungsstand.

20. Handelt es sich bei den in der derzeitigen Ausplanung zur Unterstützung von Spezial- und spezialisierten Kräften vorgesehenen fünf Lfz CH-53G/GS (Antwort zu Frage 6 der Kleinen Anfrage – Bundestagsdrucksache 16/7724) um die laut Antwort 5 der Kleinen Anfrage für das EvakOp-Kräftedispositiv vorgehaltenen Maschinen?

Nein

Grundsätzlich gibt es keine konkrete Zuordnung von Lfz zu Aufträgen. Diese werden lageabhängig aus dem verfügbaren Bestand bereit gestellt. In der ersten Stufe des Aufbaus dieser Kräfte kann es sich demnach um Lfz CH-53G oder Lfz CH-53GS handeln, ab ca. 2011 auch um Lfz CH-53GA.

21. Inwiefern kann mit den für Spezialoperationen nicht ausgelegten Lfz CH-53G (keine Abseilmöglichkeit, kein Konturenflug bei Nacht, keine Bewaffnung etc.) eine realitätsnahe Ausbildung („train as you fight“) von Spezialkräften und spezialisierten Kräften erfolgen?

Für spezielle Ausbildungsanteile müssen Lfz im entsprechenden Rüstzustand bereitgestellt werden. Die Bereitstellung dieser Lfz unterliegt Einschränkungen in der Verfügbarkeit. Im Falle konkurrierender Aufträge erfolgt eine Priorisierung.

Grundsätzlich kann ein großer Ausbildungsanteil ohne Abstriche auch mit anderen Lfz durchgeführt werden.

22. Verfügten alle bislang eingesetzten und verfügen alle für den ISAF-Einsatz und EvakOp vorgesehenen Besatzungen über die Ausbildungen „Nachtflug im Gebirge mit CH-53GS“ und „Staublandung mit CH-53GS“?

Zurzeit verfügt die Division Luftbewegliche Operationen (DLO) lediglich über zwei Luftfahrzeugführer (LFF) mit der Qualifikation Fluglehrer/BIV[4]/Gebirge. Mit diesem Ausbilderkern werden innerhalb der Verbände diese Fähigkeiten aufgebaut. Im ISAF-Einsatz kann diese Fähigkeit jedoch noch nicht durchhaltefähig bereitgestellt werden.

Im Bereich der einsatzvorbereitenden Ausbildung ist die Besatzungsweiterbildung zur Erlangung der Fähigkeit BIV-Gebirge angelaufen. Absicht der DLO ist es, ab April 2008 durchhaltefähig eine ausgebildete Besatzung für ISAF stellen zu können.

Insgesamt 31 Besatzungen der DLO haben derzeit eine „Mission-Qualifikation“ für den Einsatz in Afghanistan, dieses schließt eine Befähigung für Staublandungen ein. Im Bereich des Simulatorzentrums an der Heeresfliegerwaffenschule befindet sich ein sogenanntes Brown-Out Modul in der Einführung. Hierdurch wird in der Einsatzvorbereitenden Ausbildung eine weitere Möglichkeit für ein angemessenes Besatzungstraining geschaffen.

23. Wie hat sich die Flugstundenzahl der Lfz CH-53GS seit 2000 entwickelt, aufgeschlüsselt jeweils jährlich nach Lfz?

Die Ermittlung der Flugstunden nach Jahr und Lfz der 20 CH-53GS ist nur durch die Truppe (auch im Einsatz) vor Ort mit umfangreicher manueller Auswertung der Lebenslaufakte möglich. Erfasst werden aber die Flugstunden seit

[4] BIV - Bildverstärker.

Umrüstung zum Lfz CH-53GS (s. Tabelle). Durchschnittlich werden pro Lfz CH-53GS pro Jahr 134 Stunden geflogen.

Kennz.	Umrüst-zeitraum	Bemerkungen	Flugstunden als Lfz CH-53GS geflogen	Volle Jahre Flugbetrieb als Lfz CH-53GS	ca. Flg.-Std. pro Jahr
84+08	06/98–08/99	Jan. 2000 verunfallt			
84+15	09/97–02/00		834	7	119
85+12	03/99–12/99		1 074	8	134
84+52	04/99–03/00		1 002	7	143
84+25	06/99–10/00		779	7	111
85+09	09/99–07/00	Dez. 2002 verunfallt			
84+42	10/99–09/00		633	7	90
84+66	12/99–11/01		749	6	125
84+45	02/00–01/01		907	6	151
84+85	03/00–02/01		823	6	137
84+67	07/00–07/01		755	6	126
84+64	08/00–07/01		756	6	126
85+00	07/99–12/01		547	6	91
85+07	09/00–09/01		517	6	86
85+10	03/01–02/02		899	5	180
84+98	02/01–05/02		739	5	148
84+79	12/00–01/02		847	5	169
84+30	11/00–01/02		597	5	119
84+51	06/01–05/02		688	5	138
84+91	10/01–09/02		794	5	159
85+05	45/03–42/06	Nachbau für 85+09	121	1	121
85+01	44/05–48/06	Nachbau für 84+08	196	1	196
				Durchschnitt	134

24. Für welche Flugstundenzahl sind die Lfz CH-53GS zugelassen?

6 000 Flugstunden ohne, 10 000 Flugstunden mit Maßnahmen des Programms „Überschreitung 6 000 h Safe-Life Zelle“.

25. Wann ist diese aus Sicht der Bundesregierung erreicht?

Bei der geplanten Nutzung von etwa 135 Stunden pro Jahr und Lfz wird die Grenze von 10 000 Flugstunden für die ältesten Lfz in rund 30 Jahren erreicht.

26. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass von den 67 grundsätzlich operativ nutzbaren Lfz CH-53G im Jahresmittel 50 Prozent unklar sind (Antwort zu Frage 11 der Kleinen Anfrage – Bundestagsdrucksache 16/7724)?

Insgesamt ist ein Klarstand von 50 Prozent unbefriedigend. Der Klarstand der Flotte Ende der 80er Jahre lag durchschnittlich etwas höher, bei ca. 57 Prozent. Allerdings waren die Anforderungen an Material und Personal vor der Ausweitung der Einsätze niedriger. Mit Beginn der Auslandseinsätze für Lfz CH-53 im Jahr 1991 sank der Klarstand und pendelte sich ab Mitte der 90er Jahre auf ca. 50 Prozent ein.

27. Wo werden derzeit diejenigen CH-53G eingesetzt, die sich weder in der Inspektion befinden (25 Lfz laut Antwort 8 der Kleinen Anfrage – Bundestagsdrucksache 16/7724) noch für Ausbildungszwecke genutzt werden (25 Lfz laut Antwort 10) noch deren Instandsetzung wegen Ersatzteilmangels „vorübergehend unterbrochen“ ist (8 Lfz laut Antwort 12)?

Diese Luftfahrzeuge befinden sich in den MTH-Verbänden des Heeres und werden dort zur Aus- und Weiterbildung eingesetzt. Darüber hinaus wird mit diesen Lfz im Wesentlichen der Lufttransportbedarf der Bundeswehr gedeckt. Hilfeleistungen des Bundes (Beispiel: Waldbrandkatastrophe Griechenland/G8-Gipfel) werden ebenfalls aus diesem Bestand sichergestellt.

28. Seit wann sind die Instandsetzungsarbeiten an den derzeit formal nicht stillgelegten acht Lfz CH-53G und zwei Lfz CH-53GS unterbrochen „weil auf fehlende Ersatzteile gewartet wird“ (Antwort zu Frage 12 der Kleinen Anfrage – Bundestagsdrucksache 16/7724)?

Die Unterbrechung von Instandsetzungsarbeiten wegen Ersatzteilmangels ist bezogen auf die jeweilige Fachgruppe (z. B. Avionik, Triebwerk, Flugwerk) zu betrachten. Wird der Gesamtfortschritt der Arbeiten durch fehlende Ersatzteile gefährdet, wird ein gesteuerter Ausbau des fehlenden Teiles aus einem anderen Lfz durchgeführt, welches absehbar/geplant noch längere Zeit in einer planbaren Materialerhaltungsmaßnahme sein wird.

Bei den acht Lfz CH-53G gab es diese fachgruppenbezogenen Unterbrechungen im Zeitraum:

- 84+36 nur am 19. Dezember 2007,
- 84+65 von 11. Oktober 2007 bis 14. Januar 2008 (innerhalb einer durchzuführenden Hauptphase),
- 84+06 von 22. Oktober 2007 bis 15. Januar 2008 (innerhalb einer durchzuführenden Hauptphase),
- 84+96 von 11. Oktober 2007 bis 7. Januar 2008 (innerhalb einer durchzuführenden Hauptphase),
- 84+50 von 6. Dezember 2007 bis 13. Januar 2008 (Störung des Höhenservos),
- 84+46 von 15. November 2007 bis heute (innerhalb einer durchzuführenden Hauptphase),
- 84+72 von 22. August 2007 bis heute (innerhalb einer durchzuführenden Hauptphase),
- 84+89 von 18. Dezember 2007 bis heute (innerhalb einer durchzuführenden Hauptphase).

Bei den beiden Lfz CH-53GS erstreckt sich der Zeitraum wie folgt:

84+64 von 17. Dezember 2007 bis 19. Dezember 2007 (Undichtigkeiten Schlauchleitung),

84+98 von 20. September 2007 bis 19. Dezember 2007 (innerhalb einer durchzuführenden Hauptphase).

29. Für wie lange müssen die Instandsetzungsarbeiten absehbar noch unterbrochen werden, „weil auf fehlende Ersatzteile gewartet wird“?

Die Unterbrechung der Instandsetzungsarbeiten ist bei den beiden Lfz CH-53 GS beendet.

Bei den in Rede stehenden Lfz CH-53G sind die Arbeiten an fünf Lfz beendet. Die Arbeiten an den restlichen drei Lfz sollen nach derzeitiger Planung am 10. Februar 2008, 3. März 2008 und am 15. März 2008 abgeschlossen werden.

30. Warum verzögert sich der Zulauf der Ersatzteile, und was wurde dagegen unternommen?

Der verzögerte Zulauf der Ersatzteile ist hauptsächlich begründet in Lieferschwierigkeiten aus den USA. Diese setzen sich zusammen aus:

– Erhöhtem Eigenbedarf bei gemeinsamen Teilen,
– Ausfuhrbeschränkungen aufgrund von Sicherheitseinstufung einzelner Geräte,
– nicht verwendbare Lieferungen (Fehllieferungen, unklare Hersteller/Dokumentation),
– geringe Stückzahlen,
– Obsoleszenzen (Artikel selbst nicht mehr versorgbar oder Hersteller nicht mehr vorhanden).

Als wesentliche Gegenmaßnahme wird die sogenannte Germanisierung angewandt, bei der für nicht mehr versorgbare Artikel deutsche Alternativhersteller gesucht und zugelassen werden. Des Weiteren werden nicht mehr versorgbare Artikel – wenn möglich – durch alternative Artikel ersetzt. Für diese Maßnahmen ist grundsätzlich die Genehmigung des Originalteileherstellers und eine Zulassung nötig. Daher sind die beiden Prozesse langwierig und schaffen keine kurzfristige Abhilfe.

31. Wie oft mussten in der Vergangenheit Instandsetzungsarbeiten an Lfz CH-53 wegen Ersatzteilmangels unterbrochen werden bzw. konnten deshalb nicht begonnen werden?

Mit Hilfe gesteuerter Ausbauten wird in der Regel der rechtzeitige Arbeitsbeginn/die Arbeitsfortführung sichergestellt (auf die Antwort zu Frage 28 wird verwiesen). Daher werden diese Zeiten nicht statistisch ausgewertet.

32. Wie lange dauerten die Unterbrechungen der Instandsetzungsarbeiten wegen Ersatzteilmangels durchschnittlich?

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen.

33. Wie lange dauerte die längste Unterbrechung der Instandsetzungsarbeiten wegen Ersatzteilmangels?

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen.

34. Sind die Lfz, die sich derzeit infolge fehlender Ersatzteile in der unterbrochenen Instandsetzung befinden, bereits in den Aufzählungen der Antworten zu den Fragen 4 und 8 der Kleinen Anfrage (Bundestagsdrucksache 16/7724) enthalten, wenn nein, warum nicht?

Ja

35. Was unternimmt die Bundesregierung, um den Klarstand der Lfz CH-53 zu erhöhen?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

Darüber hinaus wurden bisher folgende Maßnahmen eingeleitet/durchgeführt:

– Reduzierung der Störanfälligkeit und Verbesserung der Versorgbarkeit durch vollständige Neuverkabelung und Ersatz der Relais (Maßnahmenpaket SdE, Elektrik); sieben Lfz sind bereits umgerüstet, die restlichen GS (Priorität) und G folgen,

– Reduzierung des Inspektionsaufwands am Hauptgetriebe durch Nachfertigung von Planetenplatten bei Fa. ZFL, Zulauf ab voraussichtlich II/2008,

– Reduzierung der Störanfälligkeit und Verbesserung der Versorgbarkeit sowie Erhöhung der Flugsicherheit durch Ersatz des „Aircraft Flight Control System – Verstärkers“ (AFCS-Amplifier); erste Nachweisflüge in 2008,

– langfristig Erstellung einer Initiative „AFCS-Downgrade“ zur Schaffung der Möglichkeit zur Verwendung der AFCS der Lfz CH-53GA auf die Restflotte,

– Alternativbeschaffung von Ersatzteilen (auf die Antwort zu Frage 30 wird verwiesen),

– Erhöhung des Austauschteilevorrats durch Nutzung von Komponenten ausgephaster Lfz.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333